



**University of  
Zurich**<sup>UZH</sup>

**Zurich Open Repository and  
Archive**

University of Zurich  
University Library  
Strickhofstrasse 39  
CH-8057 Zurich  
[www.zora.uzh.ch](http://www.zora.uzh.ch)

---

Year: 2017

---

## **Das Auto als Wille und Vorstellung**

Schmid, Marcel

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-138880>

Newspaper Article

Published Version

Originally published at:

Schmid, Marcel. Das Auto als Wille und Vorstellung. In: NZZ, 11 May 2017, 35.

Neue Zürcher Zeitung

## Das Auto als Wille und Vorstellung

Ja, das Auto ist auch ein Verkehrsmittel. Vor allem aber ist es ein kulturelles Ereignis. Ein Raum für Phantasien von Freiheit und Luxus.

Marcel Schmid

11.05.2017, 05.30 Uhr



Man muss am Steuer nicht gleich die Augen schliessen wie Bridget Fonda. Aber Autofahren kann auch ein Genuss sein. (Bild: Michael Tighe / Hulton Archive / Getty Images)

Visionen zur Zukunft des Autos haben zurzeit Hochkonjunktur. Und wo konkrete Vorstellungen zur künftigen Mobilität entwickelt werden, bilden Elektrofahrzeuge und selbstfahrende Autos stets die Konstanten. Interessanterweise gehen alle Szenarien davon aus, dass das Auto der Zukunft ausschliesslich ein Verkehrsmittel ist. Diese Vorstellung ist falsch, denn sie lässt völlig ausser acht, dass es das nie war: Autos befördern nicht nur den Körper von A nach B, sondern bringen auch den Geist und die Phantasie auf Touren. Sie sind nie nur Transportmittel, sondern immer auch «objets du désir».

## Lust am Fahren

Die Banalität unserer täglichen Autofahrten überdeckt diesen Aspekt nur vordergründig. Blickt man zurück in die Geschichte der Automobilität, so zeigt sich, dass die Vorstellungen und Phantasien, die sich mit dem Auto verbinden, von allem Anfang an äusserst wirkungsmächtig waren. Rennautos und Sportwagen sind Technologieträger, aber sie sind ebenso sehr Träger von Imaginationen. Sie vermitteln beim Fahren das, was der französische Psychoanalytiker Jacques Lacan als «jouissance» bezeichnete – Genuss. Das färbt ab bis in die Massenproduktion, wo selbst biedere Mittelklassewagen und günstige Kleinwagen ihren Besitzern nicht nur nützen, sondern sie auch berauschen sollen.

Der «Fetischcharakter» der Ware wird nirgends so offen zelebriert wie beim Automobilismus. Kaum ein anderes Objekt wird so sehr jenseits jeder Rationalität als Spass- und Genussobjekt gefeiert und angepriesen. Autofahren ist zumindest in unseren Imaginationen ein emotionaler Akt geblieben. Und diese Imaginationen werden auch das Auto der Zukunft antreiben. Auch wenn der Niedergang des Individualverkehrs bereits prophezeit wird: Aus kulturwissenschaftlicher Perspektive ist die Erwartung alles andere als gerechtfertigt, der emotionale Aspekt des Autofahrens werde seine Bedeutung auf einmal verlieren.

## Die Kulturwissenschaft schweigt

Die geisteswissenschaftliche Erforschung der Kultur des Autos könnte Hinweise darauf liefern, wie die Automobilität der Zukunft aussehen müsste. Denn gerade die Kulturwissenschaft ist befähigt, das «Lustprinzip» zu deuten, das sich mit den Vorstellungen vom Auto verbindet. Nur, in der Kulturwissenschaft spielt die imaginäre Ebene des Autos eine marginale Rolle. Und vor allem die deutschsprachige Forschung verhält sich sehr zurückhaltend. Bis auf einige Ausnahmen, wie etwa Ulf Poschardts Text «Über Sportwagen», gibt es kaum nennenswerte Forschung dazu.

Selbst in den derzeit so beliebten Standardwerken zum

Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsdiskurs, Hartmut Rosas  
«Beschleunigung» etwa oder Peter Borscheids «Tempo-Virus», findet das Auto kaum Beachtung. Das ist seltsam, denn das Auto ist die sichtbarste Realisierung kulturell bedeutsamer Paradigmen wie Beschleunigung und Geschwindigkeit. Um das zu belegen, braucht es nicht einmal Statistiken. Ein Blick aus dem Fenster genügt: Wir sehen meist Autos und Strassen.

### **Foucault fährt Jaguar**

Dass sich die Kulturwissenschaft in Bezug auf das Auto so zurückhält, liegt vermutlich in einer politischen Eigenart der deutschsprachigen Forschung. Debatten über Alltagsgegenstände sind da viel stärker als beispielsweise in Frankreich, England und den USA durch eine Allianz von linksliberalen Kulturwissenschaften und der Ökobewegung geprägt. Das mag daran liegen, dass sich im deutschsprachigen Raum die «Zurück-zur-Natur-Romantik» der Lebensreformbewegung deutlicher als anderswo in einem intellektuellen Diskurs etabliert hat. Salopp gesagt: Während Michel Foucault mit dem Jaguar durch die Gegend rauschte, haben sich linke Intellektuelle diesseits des Rheins lieber in die Bahn gesetzt, zumindest offiziell.

Das Schweigen der Kulturwissenschaft ist eine verpasste Chance. Denn der technologische Fortschritt des Autos darf sich nicht allein nach Effizienzüberlegungen und Rationalität bemessen. Auch die Imaginationen, die sich mit dem Auto verbinden, werden ihm die Richtung weisen. Politik und Wirtschaft werden zudem einen Weg aufzeigen müssen, die Umwelt- und Verkehrsprobleme zu lösen, ohne allein auf Verbote und auf die Verteufelung des Autos zu setzen.

### **Die Revolution steht bevor**

Wir stehen kurz vor einer automobilen Revolution, wie wir sie seit der Massenmotorisierung nicht mehr erlebt haben. Der prominenteste Kenner der deutschen Automobilindustrie, Ferdinand Dudenhöffer, bezeichnet Carsharing, Elektrifizierung und autonomes Fahren als die drei entscheidenden Faktoren dieser Revolution. Carsharing ist dabei,

nicht zuletzt in der Schweiz, derzeit am weitesten fortgeschritten.

#### KOLUMNE

### Das Auto der Zukunft

Stefan Betschon 22.09.2015



Aber hier regiert längst nicht mehr die reine Wirtschaftlichkeit. Das Angebot an verfügbaren Fahrzeugen zielt zusehends auf das Fahrvergnügen. Seit einiger Zeit sind unter den Autos, die zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung stehen, auch luxuriöse Limousinen, schnittige Sportwagen und schicke Cabriolets zu finden. Die Flotte von DriveNow beispielsweise, einem Joint Venture von BMW und Sixt, besteht ausschliesslich aus Fahrzeugen von BMW und Mini.

Ein ähnlicher Wandel von der reinen Funktionalität zum Fahrspass findet bei den Hybrid- und Elektroautos statt: Auf Youtube sind Tesla-Elektroautos zu sehen, die auf der Viertelmeile zahlreichen Sportwagen davonfahren. Und auch wenn vollelektrische Autos trotz ihrem überragenden Beschleunigungspotenzial bei Automobilbegeisterten noch immer Skepsis hervorrufen, hat es das Hybridauto geschafft: Die Supersportwagen McLaren P1, Porsche 918 und Koenigsegg Regera verbinden Verbrennungs- mit Elektromotor, Sparsamkeit mit Hochgeschwindigkeit. Der Elektromotor bietet den entscheidenden Vorteil, dass er die Hundertstelsekunden überbrücken kann, in denen Motor und Getriebe erst in die Gänge kommen müssen. Er ist also fähig, das umzusetzen, was bisher reines Wunschdenken war: verzugslose Beschleunigung.

### Herrschaft über das Steuer

Das autonome Auto ist der wohl radikalste Eingriff in unser automobilistisches Dasein. Gerade da werden Akzeptanz und Erfolg des Konzepts entscheidend davon abhängig sein, ob die neue Form von Mobilität mit unseren Imaginationen von automobiler Fortbewegung zur Deckung gebracht werden kann oder nicht. Das ist heikel, denn der

Verlust der Herrschaft über das Steuerrad steht in Konflikt mit der Sehnsucht nach Unabhängigkeit und Freiheit, die sich im Autofahren manifestiert. Andererseits werden nun endlich langgehegte Wünsche nach unmittelbarer Interaktion zwischen Mensch und Maschine erfüllt – mit Maschinen, die über ein menschenähnliches Einschätzungsvermögen verfügen.

## Jagd nach Daten und Talenten

Herbie Schmidt 04.03.2016



Ob in der Science-Fiction der sechziger Jahre oder in der beliebten Achtziger-Jahre-Fernsehserie «Knight Rider»: Das Auto wurde immer auch als roboterähnliches Gefährt imaginiert. In diesem Punkt ist die Haltung der Industrie allerdings unschlüssig: Einerseits bedient sie den Markt mit Zukunftsvisionen der Hightech-Industrie, wie zum Beispiel dem Google-Auto. Sein Raumfahrtkapsel-Design ist eine klare Reminiszenz an Science-Fiction-Vorstellungen. Nur ist das Gefährt so langsam, dass an so etwas wie Fahrspass nicht zu denken ist. Andererseits versuchen die traditionellen Automobilhersteller, selbstfahrende Technologien in ihren herkömmlichen Fahrzeugen zu implementieren, ohne im Design den landläufigen Vorstellungen entgegenzukommen, wie ein Auto der Zukunft aussehen müsste.

Interessant ist der Zwischenweg, den Tesla eingeschlagen hat. Aussen ist der Tesla vergleichsweise unauffällig. Innen aber wird mit interaktiven Bildschirmen die Zukunft zelebriert. Tesla ist zudem ein Beispiel dafür, wie Vorstellungen die Realität beeinflussen. Elon Musk, Parade-Entrepreneur, Tesla CEO und Gründer der Weltraumfirma SpaceX, gibt offen zu, dass die Lektüre von Douglas Adams' «The Hitchhiker's Guide to the Galaxy» auf seine Automobil- und Raumfahrtsvisionen abgefärbt hat.

## Die Politik muss lernen

Die Geschichte der Automobilität lehrt uns, dass der Erfolg eines Autos nicht zuletzt davon abhängt, ob sein Nutzwert mit unseren Wünschen und Phantasien von automobiler Freiheit und Luxus übereinstimmt. Das heisst, dass die Lösung der dringenden Umwelt- und Verkehrsprobleme gerade beim Auto Technologien fordert, die auch Spass machen und Genuss bereiten. Die Automobilindustrie hat das zum Teil erkannt. Die Politik muss es erst noch lernen. Bis jetzt ist sie blockiert zwischen den Positionen zweier unversöhnlicher Lager: Auf der einen Seite stehen jene, welche die Umweltprobleme nicht wahrhaben wollen und pauschal als Märchen abtun. Auf der anderen Seite stehen die Apologeten einer autofreien Zukunft, die am liebsten schon heute alle Autos verbieten und Strassen zurückbauen würden. Beide Lager zeichnen sich durch eine hartnäckige Technologieresistenz aus. Sie unterschätzen die Bedeutung des Autos als Gebrauchsgut der modernen Industriegesellschaft. Und sie verkennen das Potenzial der Imaginationen, die in ihm schlummern.

---

**Marcel Schmid** ist Literaturwissenschaftler und forscht an der Yale University. Er veröffentlichte Arbeiten zum Autopoiesis-Begriff und zur Geschichte der Lebensreform.

## Wenn das Auto von selbst die Kurve kriegt

Mehr Sicherheit, weniger Stress, weniger Zeitverschwendung. Das verspricht die Vision der fahrerlosen Autos. Eine Testfahrt von Bern nach Zürich lieferte erstaunliche Einblicke.

Hansueli Schöchli 17.02.2016



---

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung,  
Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne  
vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.